

یادداشت

ناوگان ملی کشتی رانی جابه‌ار را دور می‌زند؟

علی درستکار - کارشناس امور بندر

● در ۴۰ سال گذشته، همه دولت‌ها با این استراتژی به بندر چابهار می‌نگریستند که این بندر، به دلیل موقعیت خاص ژئوپلیتیکی‌اش و دسترسی به آب‌های گرم اقیانوسی هند، در روزهای سخت و شرایط خاص به یاری کشور بیاید.

این واضح و مبهرن است که آن روز مبادا همین روزهاست؛ روزهایی که بنادر دیگر کشور اگرچه در فهرست تحریم‌ها قرار ندارند؛ اما خطوط کشتی‌رانی‌های خارجی از تردد در بنادر استراتژیک کشور بیمناک‌اند. بندر چابهار دست‌کم از این نظر تاکنون ایمن بوده است؛ اما اگر از همین امروز وضعیتی پیش آید که ما به تنها بندر اقیانوسی کشور نیاز مبرمی پیدا کنیم، آیا می‌توانیم حجم عظیمی از بار کشور را از مجاری این بندر عبور دهیم؟ آیا می‌توانیم به پس‌کرانه و به ایمنی خطوط جاده‌ای آن اعتماد کنیم؟ آیا خطوط ریلی ارزان و سریعی به این منطقه متصل شده است؟ حتی به حد نیاز– نه کافی– در این بندر، انبار احداث کرده‌ایم؟ بنابراین همه این فقدان‌ها مانع از چرخه درست و بهینه جابه‌جایی کالا از مبدأ یا به مقصد چابهار می‌شود.

مضافا اینکه تاکنون آن حد که خطوط کشتی‌رانی‌های خارجی به این بندر توجه داشته‌اند و در جابه‌جایی کالاها مشارکت داشته‌اند، ناوگان ملی کشورمان تاکنون چنین تعهد و رسالتی از خود نشان نداده است. کشتی‌رانی جمهوری اسلامی که در همه دهه‌های گذشته همواره در صدر فهرست دریافت‌کنندگان امتیازات و تسهیلات بانکی قرار داشته و از آن بهره‌مند بوده، تاکنون اهتمام جدی‌ای برای جابه‌جایی کالا در بندر شهید بهشتی از خود بروز نداده است.

پیش از این هم این نهاد هرجا که متولیان دولتی به توزیع فرصت‌های اقتصادی، امکانات و تسهیلات رفاهی مشغول بوده‌اند، خود را در صف اول قرار داده است؛ اما هر وقت سخن از حضور در عرصه‌های توسعه و بازگشایی معبر برای اقتصاد کشور است، کمتر نامی و نشانی از شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی در آن دیده می‌شود.

به یاد آوریم که تا سال‌های ۱۳۸۸-۱۳۸۹ نیز همین شرکت، مجموع عملیات ترانشیپ منت خود را نه از بندرعباس؛ بلکه به طور کامل از بندر جبل‌علی انجام می‌داده است و متأسفانه این نوع نگاه و تلقی همچنان در ابعاد دیگری ادامه دارد.

به‌تازگی در آخرین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی که به مقایسه عملکرد مهم‌ترین بنادر کانتینری منطقه اشاره شده بود، مشخص شد که بندر شهید بهشتی چابهار با وجود سرمایه‌گذاری زیرساختی و رونمایی سازمان بنادر و دریانوردی و به‌کارگیری اپراتورهای شرکت‌های ایرانی و هندی، هنوز نتوانسته به سهم قابل اتکایی در عملیات کانتینری دست یابد و از مجموع دلایل و نقایص، یکی از نقاط ضعف عمده بندر شهید بهشتی چابهار استقلال‌نگردن ناوگان ملی-کشتی‌رانی جمهوری اسلامی - به برقراری سرویس‌های منظم در راستای تأمین نیازهای لجستیکی چابهار بوده است. این در حالی است که گزارش‌های مقامات مسئول نشان می‌دهد خطوط کشتی‌رانی که اصالتا غیرایرانی بوده؛ به‌ویژه خطوط هندی و حتی پاکستانی سرویس‌های خود را - حتی به مقدار محدود- به این بندر دایر کرده‌اند و به‌نوعی در راه‌اندازی و رونق این بندر سهمی داشته‌اند.

در یک سال گذشته، اگرچه گردش کار اولیه بندر شهید بهشتی چابهار- باوجود همه محدودیت‌های پس‌کرانه و تنگناهای زیرساختی منطقه - رشد چشمگیری داشته و بنا به امکانات موجود، خود را نسبتا به نقطه قابل اتکایی رسانده است؛ اما به‌هیچ‌وجه برای پشتیبانی ۲۰ درصد جمعیت شرق کشور این تکاپو و رونق، رضایت‌بخش نیست؛ زیرا هم‌اکنون سهم بندر چابهار از مبادلات کانتینری کشور زیر چهار درصد و از سوی دیگر تنها یک درصد از کل تجارت نفتی و غیرنفتی بنادر حاکمیتی و مالکیتی کشور را پشتیبانی می‌کند؛ بندری که به‌تنهایی می‌تواند بیش از ۳۰ درصد از جابه‌جایی بار کشور را پشتیبانی کند.

بنابراین بایسته است که متولیان امر، درباره این میحث در شرایط حاد کشور و نیز مطالبه‌های سودانگاران کشتی‌رانی جمهوری اسلامی، نظارت بیشتری اعمال کنند که در آینده این نوع رفتارهای سلیقه‌ای، به یک رویه ثابت تبدیل نشود.

اقتصاد

هیئت وزیران مرز استقرار صنایع مشمول معافیت مالیاتی را از زمینی به هوایی تغییر داد

قم و سمنان مستثنا شدند



مواجه بوده اما تاکنون نتیجه مطلوب به دست نیامده است و صنعتگران هم از این سردرگمی ناراحت هستند. نکته تامل‌برانگیز دیگر اینکه در آیین‌نامه اجرایی تصویب‌شده در دولت دو استان سمنان و قم از شمول این آیین‌نامه اجرایی مستثنا شده‌اند اما کسی دلیل این تفاوت را نمی‌داند.

بی‌اطلاعی از دلیل مستثناشدن ۲ استان

فتحعلی محمدزاده، معاون فنی شرکت شهرک‌های صنعتی وزارت صمت هم مثل فعالان اقتصادی درباره دلیل مستثناشدن دو استان قم و سمنان از شمول آیین‌نامه اجرایی هیئت وزیران خبری ندارد. او به «شرق» می‌گوید: این مستثناشدن مصوبه هیئت وزیران است و دلیلی برای آن اعلام نشده است. نمی‌دانم در دولت چه مباحثی مطرح شده اما این دو استان به استناد مصوبه هیئت وزیران مستثنا شده‌اند. به گفته محمدزاده تغییر مرز زمینی به هوایی هم توسط قانون‌گذار انجام شده است و ما در این تصمیم دخالتی نداشته‌ایم. او اضافه می‌کند: با تغییر این قانون یک سری واحدهای صنعتی که بیرون شعاع بودند، داخل شعاع آمدند. به‌رحال این آیین‌نامه دولت است و دست ما نیست. البته پیگیری می‌کنیم که این قانون اصلاح شود و حتما باید اصلاح شود. معاون فنی شرکت شهرک‌های صنعتی وزارت صمت به این پرسش که چه شهرک‌هایی با اصلاح این قانون دچار مشکل شده‌اند، این‌گونه پاسخ می‌دهد: ما بحث شهرک صنعتی کاسپین و اشتهاهدار را داریم که در مرز شعاع ۱۲۰ کیلومتری بودند و با اصلاح این قانون تحت‌الشعاع قرار گرفتند. کسانی به لحاظ برخورداری از معافیت مالیاتی قرارداد بسته بودند که این مسئولیت تحت‌الشعاع قرار گرفت. او احتمال می‌دهد که مشکل مربوط به هیئت وزیران حل شود، اما واقعیت این است که شهرک اشتهاهدار که در شعاع تقریبا ۱۲۰ کیلومتری تهران واقع شده بود با این اصلاحات دیگر مشمول معافیت‌های مالیاتی نیست و فعالان اقتصادی این شهرک دچار اشکال شده‌اند و شهرک صنعتی کاسپین هم که با درنظرگرفتن امتیاز معافیت مالیاتی به بخش خصوصی واگذار شده بود، حال فقط با اصلاح یک کلمه از شمول قانون خارج شده و سرمایه‌گذاران آن دچار سردرگمی شوند.

جابه‌جایی صنایع جزء محالات است

به نظر می‌رسد دولت با اصلاح یک کلمه قانون مصوب مجلس درباره

افزایش سنوات معافیت مالیاتی، صنعتگران را به راحتی دور زده است، زیرا حالا صنایع برای بهره‌مندی از معافیت‌های مالیاتی باید فاصله بیشتری از شهر بگیرند و کسب‌وکارشان را در مسافت‌های دورتری مستقر کنند. آیا این رفتار دولت، برای بخش صنعت مشکل ایجاد خواهد کرد؟ ابوالفضل روغنی، رئیس کمیسیون صنایع اتاق بازرگانی ایران، در گفت‌وگو با «شرق» بیان می‌کند: دولت و مجلس قوانینی برای حمایت از محیط زیست وضع کردند، اما متأسفانه در تفسیر قانون اشتباهات بزرگی مرتکب شده‌اند و یکی از این اشتباهات همین تبدیل فاصله زمینی به هوایی است.

او اضافه می‌کند: این تصمیم آثار مخربی می‌تواند داشته باشد. یک سری صنایع داریم که از قدیم‌الایام در نزدیکی شهرستان‌ها ایجاد شده‌اند و امکان جابه‌جایی آنها جز، محالات است. دولت باید کمک کند. چنانچه این صنایع از تکنولوژی‌های نو استفاده می‌کنند باید با توجه به همان قوانینی که برای فاصله شعاع ۱۲۰ کیلومتری تعیین شده است از آنها حمایت نشود. ضمن اینکه دولت همه برنامه‌ریزی‌های خود را بر مبنای مسافت‌های زمینی و نه هوایی انجام داده است. به گفته روغنی، بخش‌نامه جدید قانون، متضاد و مخالف تصمیمات قبلی است و این می‌تواند به سرمایه‌گذاران ما آسیب جدی برساند. او ادامه می‌دهد: اعداد کلانی برای توسعه زیرساخت‌های کشور صرف شده و سرمایه‌گذاری بالایی انجام شده است. رئیس کمیسیون صنایع اتاق بازرگانی ایران درباره اینکه چرا دولت تصمیم گرفت شعاع زمینی را به هوایی تبدیل کند، بیان می‌کند: ما فلسفه آن را متوجه نشدیم. قانون به صورت شفاف صراحت دارد که صنعت در شعاع ۱۲۰ کیلومتری مستقر شود، بعد قانون اصلاح شد و گفتند که باید شعاع هوایی را در نظر بگیرید. سازمان صنعت، معدن و تجارت که بخشی از بدنه دولت است با این قانون مخالف است. در اکثر شهرها اگر شعاع زمینی به هوایی تغییر کند، همه شهرک‌ها داخل شعاع می‌آیند. او درباره دلایل استثناشدن سمنان و قم هم در این قانون اظهار بی‌اطلاعی می‌کند و می‌گوید: نمی‌دانم در دولت و محیط زیست چه اتفاقی افتاده است، اما یقینا محیط زیست یک پیگیری‌هایی انجام می‌دهد که به این جمع‌بندی رسیده‌اند.

تاخیر در تصمیم‌گیری

مهدی پورغازی، رئیس سابق کمیسیون صنعت و معدن اتاق تهران نیز در گفت‌وگو با «شرق» درباره دلیل تصمیم دولت به تغییر مرز از زمینی به هوایی عنوان می‌کند: آنچه مسلم است استراتژی توسعه صنعتی در تهران روشن نیست، وزارت صمت و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و ... نمی‌دانند قرار است توسعه صنعتی در استان تهران چگونه باشد و واحدهای صنعتی کجا مستقر شوند. او اضافه می‌کند: ما با یک وضعیت بی‌برنامگی روبه‌رو هستیم که ضررهایی هم برای صنعت و سرمایه‌گذار دارد. باید سریع‌تر تصمیم مناسب را گرفت. حتی یک تصمیم غلط در این شرایط بهتر از تصمیم‌نگرفتن است. دولت این روزها عادت کرده است که تصمیم نگیرد و کارها را عقب بیندازد و این به نفع هیچ‌کس نیست. من فکر می‌کنم با یک وضعیت نابسامان و بی‌برنامه، بدون داشتن استراتژی روبه‌رو هستیم.

خبر

شرایط فروش اقساطی ۳ محصول ایران خودرو اعلام شد

● شرایط فروش اقساطی ۳ محصول ایران خودرو به تعداد بسیار محدود آغاز می‌شود به گزارش تسنیم، فروش اقساطی محصولات ایران خودرو به تعداد بسیار محدود از ساعت ۱۱ صبح روز یکشنبه مورخ ۹۸/۰۹/۱۰ تا زمان تکمیل آغاز خواهد شد. در این روش فروش صرفا مشتریانی امکان ثبت‌نام خواهند داشت که چک‌های طرح سامانه صیاد را داشته و فاقد هرگونه چک برگشتی باشند، ازاین‌رو اطلاعات صادرکننده چک پس از انجام پیش‌پرداخت، اعتبارسنجی شده و در صورت داشتن شرایط لازم، ادامه فرایند فروش امکان‌پذیر خواهد بود، همچنین نتیجه بررسی و اعتبارسنجی از طریق پیامک به مشتریان اطلاع‌رسانی خواهد شد و در صورت عدم امکان اعتبارسنجی، وجوه پرداختی مشتری به حساب ایشان استرداد خواهد شد. ضمنا چک بازپرداخت اقساط با تاریخ قیدشده در بخش‌نامه صرفا از مشتری صاحب قرارداد دریافت خواهد شد و در این بخش‌نامه‌امکان دریافت چک از شخص ثالث (اقوام درجه یک، دو و ...) وجود ندارد و عنوان صادرکننده چک در این بخش‌نامه اشاره به صاحب قرارداد دارد. همچنین فک رهن سند خودرو زودتر از موعد چک‌ها برای همه محصولات این بخش‌نامه امکان‌پذیر نخواهد بود؛ بنابراین ضروری است نمایندگی‌های محترم دراین‌باره اطلاع‌رسانی مقتضی به مشتریان خود داشته باشند.

کاهش ۲۰ درصدی صدور پروانه ساخت در تهران در بهار ۹۸

● براساس گزارش مرکز آمار ایران، پروانه‌های صادرشده برای احداث ساختمان در بهار ۹۸ در تهران نسبت به فصل قبل از آن حدود ۲۰ درصد کاهش یافته است. به گزارش تسنیم، بررسی نتایج طرح «گردآوری اطلاعات پروانه‌های ساختمانی صادرشده توسط شهرداری‌های کشور» در فصل بهار سال ۱۳۹۸ نشان می‌دهد: در بهار سال ۱۳۹۸، تعداد ۱۵هزارو ۱۲۷ واحد مسکونی در پروانه‌های صادرشده برای احداث ساختمان از سوی شهرداری تهران، پیش‌بینی شده است که نسبت به فصل گذشته حدود۲۰٫۲درصد و نسبت به فصل مشابه سال گذشته حدود ۲۳٫۱ درصد کاهش داشته است.

با آب سفر کنید

و در قرعه‌کشی ماهانه ۲۰۰ میلیون تومان جایزه شرکت کنید



دانلود از

asanpardakht.ir